

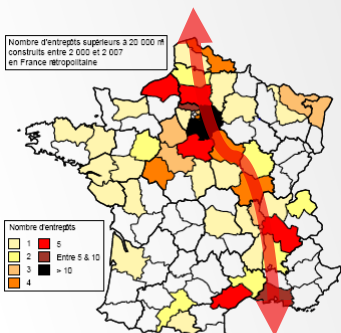


# IMPLANTATIONS LOGISTIQUES:

Faut-il les émietter ou les concentrer ? Quelle organisation territoriale pour maîtriser les impacts sur l'aménagement du territoire ?

9 novembre 2012

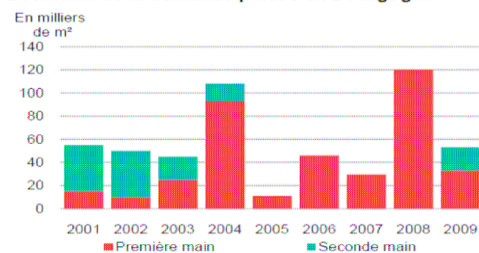
## Un axe logistique majeur



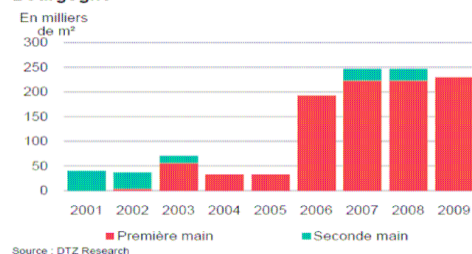
La Bourgogne est positionnée sur un axe logistique majeur en France et les infrastructures logistiques multimodales y sont nombreuses mais ce territoire connaît un phénomène qui peu sembler paradoxal : les implantations logistiques isolées continuent de se développer en dehors des zones prévues à cet effet alors que l'offre dans les parcs logistiques est surabondante.

La DREAL de Bourgogne a lancé une étude pour tenter de comprendre l'écart entre ces deux logiques d'implantation.

### Evolution de la demande placée en Bourgogne



### Evolution de l'offre immédiatement disponible en Bourgogne



## La Bourgogne en chiffres

- **1,637 millions** d'habitants
- PIB par habitant : **24 715 €**
- **2,2 %** du PIB français
- Superficie : **31 582 km<sup>2</sup>**
- **53 habitants/km<sup>2</sup>**

Source : INSEE, chiffres au 01/01/2009

En particulier, certains cas d'implantations dont le taux de remplissage est faible (tels que Parcolog à Beaune, Magna Park à Pagny ou Val de Bourgogne à Chalon) amènent la DREAL à s'interroger sur la manière d'ajuster les politiques d'aménagement territorial pour prendre en compte les spécificités de la logistique.





## Distinguer les besoins **endogènes** des besoins **exogènes**.

Les critères de choix de l'implantation sont nombreux mais leur importance varie selon le type de logistique.

Le territoire d'étude ne fait pas exception à une tendance observée au niveau national et même européen.

La logique de développement opportuniste a dominé depuis plusieurs années. Les investisseurs, suivi par les collectivités, ont misé sur l'explosion des grandes implantations logistiques type «prime», plus adaptés à une logistique exogène.

Les investisseurs précèdent le marché mais au final, ce sont les clients des logisticiens qui déterminent l'emplacement des implantations.

L'augmentation des coûts de transport a déplacé le barycentre économique proche des grands bassins de consommation.

### Un peu de sémantique

- **Logistique endogène**  
fondée sur l'activité de production réalisée dans le territoire de référence (couvre surtout la consommation du territoire).
- **Logistique exogène**  
fondée sur des besoins d'organisations logistiques extérieures au territoire (échelles nationale, européenne ou Intercontinentale).

### Site, zone, pôle ?

- SITE LOGISTIQUE**  
1 établissement, 1 exploitant. Stratégie individuelle.
- ZONE LOGISTIQUE**  
Plusieurs exploitants, infrastructure commune.
- POLE LOGISTIQUE**  
Concentration d'activités logistiques. Emergence spontanée.

#### PARCOLOG

- Promoteur : Generali
- 43 965 m<sup>2</sup> construit disponibles



#### Parc logistique de Gevrey Chambertin

- Promoteur : CIMRAD
- 6500 m<sup>2</sup> disponibles.



#### PAGNY Terminal

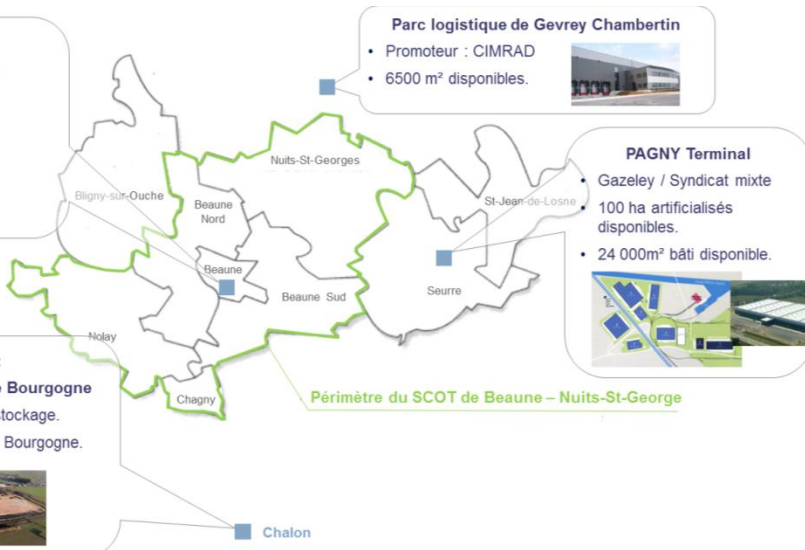
- Gazeley / Syndicat mixte
- 100 ha artificialisés disponibles.
- 24 000m<sup>2</sup> bâti disponible.



#### Chalon :

##### APROPORT ; Val de Bourgogne

- 7600 m<sup>2</sup> d'aires de stockage.
- + 50 000 m<sup>2</sup> à Val de Bourgogne.





L'intérêt logistique d'une zone dépend principalement de la **proximité des clients**, des **taxes** locales et des **infrastructures routières**.

Un outil d'aide à la décision permettant d'évaluer plusieurs scénarios (projets d'implantations par exemple) a été spécialement paramétré pour assister les acteurs de l'aménagement.



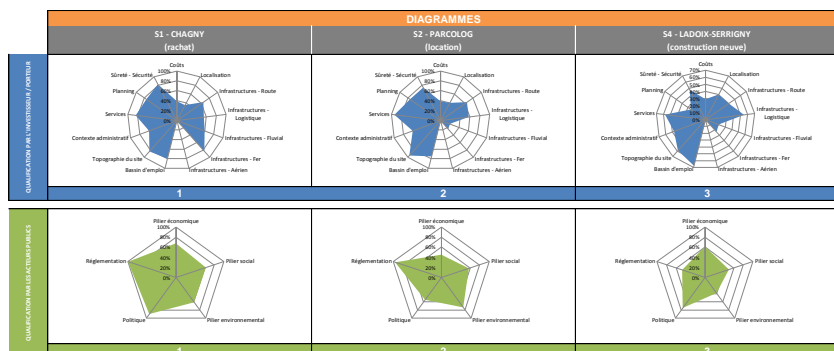
### Objectifs de l'outil :

L'outil permet aux acteurs de l'aménagement d'évaluer l'intérêt logistique d'une zone ou d'un terrain, de réaliser un benchmark logistique d'une région par rapport à une autre, ou encore de prioriser plusieurs projets d'infrastructures logistiques.

La méthode a été déployée sur

un cas de test basé sur un besoin d'implantation passé dans la région de Beaune.

Deux ateliers de travail avec des acteurs de la DREAL, de la DDT 21 et des professionnels de la logistique ont permis d'identifier le scénario satisfaisant toutes les parties prenantes parmi trois, en l'occurrence la réhabilitation d'une friche industrielle.



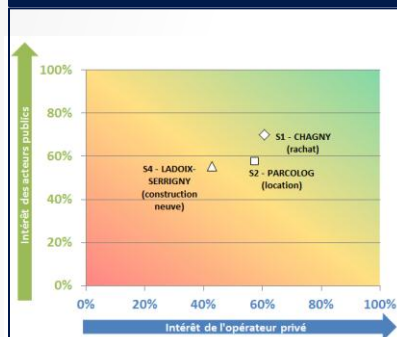
### L'outil MacCodex®

**78** critères de décision répartis sur **18** axes stratégiques partagés entre **2** catégories d'acteurs.

### Méthodologie

- 1 Détermination des scénarios
- 2 Détermination des critères
- 3 Pondération des critères
- 4 Scoring des scénarios
- 5 Synthèse

### Classement des scénarios (2 axes)





## Et après ?

Quelques recommandations d'ordre général

### Limitier les pratiques opportunistes en Bourgogne.

Appliquer l'outil d'aide à la décision sur les prochains projets qui ont trait à la logistique en prenant soin d'impliquer toutes les parties prenantes dès le début du processus. Cela peut s'appliquer à la recherche d'un terrain pour localiser un site logistique, mais également à l'évaluation de plusieurs projets logistiques (dans ce cas, le projet n'est pas la problématique mais le scénario. La quasi-totalité des critères s'appliquent.)

Utiliser également ce modèle pour « benchmarker » la région avec les régions qui connaissent un succès afin d'identifier les leviers d'amélioration et les points forts.

### Rechercher des solutions pour optimiser l'exploitation des infrastructures existantes.

Etudier l'intérêt économique des modes alternatifs pour les entreprises locales : dans quelles conditions les modes ferrés et fluviaux deviennent-ils rentables ?

Favoriser le développement de services logistiques de proximité. Les flux endogènes ne suffisent pas pour justifier l'utilisation d'infrastructures destinées à servir la logistique exogène. On peut donc, à l'instar des coopératives de Blason de Bourgogne, mutualiser les flux. Ce que font les commissionnaires de transport.

Amorcer la transformation des équipements existants afin de pouvoir répondre aussi aux besoins de la logistique endogène.

Poursuivre la promotion du multimodal.

### Remerciements :

Nos partenaires sur cette étude : la CCIR Bourgogne et la fédération professionnelle TLF.  
 Contributeurs : Parcolog, Gazeley, Aproport, Technoport De Pagny, l'agence Beaune Saône-Auxois développement, Transports Régis Martelet, la DDT de Côte-d'Or ainsi que tous les répondants à l'e-enquête.

Rapport complet disponible en téléchargement sur [bourgogne.developpement-durable.gouv.fr](http://bourgogne.developpement-durable.gouv.fr)

Pour plus d'informations : [thomas.zussa@lasce.fr](mailto:thomas.zussa@lasce.fr)